

ALFRED THAYER MAHAN

IL “TESSITORE” DELL’IMPERIALISMO STATUNITENSE

FRANCESCO ZAMPIERI

L'ammiraglio americano Alfred Thayer Mahan fu il principale teorico del seapower e dell'espansione imperialistica statunitense tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo. Convinto assertore della superiorità delle potenze marittime su quelle continentali, egli riuscì a convincere l'élite politica, economica e militare degli Stati Uniti a intraprendere una campagna di riarmo navale e di conquista di posizioni strategiche, elementi che diedero concretezza alla proiezione geopolitica statunitense nell'area caraibica e, soprattutto, nell'Oceano Pacifico.

Credo che nessuno, meglio di Warren Zimmermann, sia riuscito a tratteggiare l'impatto che Alfred Thayer Mahan ebbe sull'imperialismo americano e, nello specifico, come quel “nomoteta” o teorizzatore del potere marittimo rappresenti il perfetto collegamento tra pensiero e azione: del resto, fu lo stesso Mahan a definirsi «uomo di pensiero», una qualità che non era facile identificare tra gli ufficiali della Marina statunitense alla fine XIX secolo, decisamente più a loro agio con il governo di una nave o la guerra che con lo studio o la docenza¹.

Oltre all'opera che lo avrebbe reso “immortale”, Mahan scrisse 130 articoli tutti pubblicati da riviste – «Atlantic Monthly», «Forum», «The North American Review», «Harper's New Monthly Magazine» – che rappresentavano una sorta di “cenacolo” per l'élite che definiva la politica estera degli Stati Uniti e il principale strumento di *opinion maker* per gli appartenenti alle classi sociali più in vista.

1. ZIMMERMANN 2002, pp. 8-9.



Dei cinque uomini che influenzarono in modo determinante la storia statunitense tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo – John Hay, Alfred T. Mahan, Elihu Root, Henry Cabot e Theodore Roosevelt – Mahan fu sicuramente l'ideologo della potenza americana che, nel corso del XX secolo, seppur con titubanze e battute d'arresto, si sarebbe imposta su scala planetaria.

LA "NATURA MARITTIMA" DEL PENSIERO DI MAHAN

Elemento centrale nel ragionamento di Mahan è l'idea del mare quale «... grande via di comunicazione o meglio, forse, di un ampio spazio attraverso il quale gli uomini possono muoversi in tutte le direzioni», privilegiando certe linee di movimento piuttosto di altre². Dunque, chi controlla il mare, cioè le comunicazioni – spiegava Mahan – controlla le ricchezze del mondo, giacché esse si spostano prevalentemente su quella «grande pianura liquida». Secondo la sua teoria sono tre i fattori – tutti tra loro collegati – che determinano la ricchezza delle nazioni: la produzione di beni, il commercio degli stessi e le colonie, che consentono di ampliare le fonti di approvvigionamento delle materie prime e i mercati. Il mare è il luogo attraverso il quale questi tre fattori interagiscono tra loro e, dunque, è il mezzo che assicura la prosperità di uno Stato. Questa prosperità che i commerci marittimi garantiscono agli Stati deve però essere difesa e, se necessario, essere potenziata e lo strumento adatto a farlo è la Marina da guerra. Ne discende che le due componenti portanti del potere marittimo sono la Marina militare e gli interessi economici marittimi³. Tra i fattori alla base del potere marittimo, lo scrittore americano ne identificava tre di natura fisico-geografica e altri tre di natura antropico-culturale; tra questi ultimi, il più significativo gli appariva la naturale predisposizione di un popolo al commercio, all'impresa, all'espansione economica.

L'enfasi di Mahan sulla ricchezza procurata con i commerci marittimi è tanto più interessante quanto più ci si interroghi sui possibili motivi per i quali, al contrario, egli non abbia identificato nell'espansione continentale una valida fonte di benessere. Eppure, gli Stati Uniti di fine XIX secolo stavano completando la propria estensione "tellurica" attraverso il continente nordamericano, con una decisa accelerazione al termine della guerra civile. Ancora nel 1865, l'Unione nordamericana era, solo geograficamente, uno Stato continentale, esteso dall'Oceano Atlantico a quello Pacifico, mentre non lo era certamente dal punto di vista politico-governativo, in quanto la maggior parte della popolazione viveva a est del Mississippi e il baricentro della nazione era sicuramente spostato verso l'Atlantico. Anzi, le terre dell'Ovest – eccetto Kansas, Texas, Nevada, Califor-

2. MAHAN 1994, p. 61.

3. Mahan non fornisce una precisa definizione di potere marittimo, mentre si concentra sull'elemento che ne rende possibile l'esercizio: il dominio del mare. Esso si ottiene sempre con la distruzione fisica della flotta avversaria oppure bloccandola entro i suoi porti. Solo lo Stato che ha il dominio del mare controlla le comunicazioni e, quindi, il mondo, dal momento che ne controlla le ricchezze. MAHAN 1994, pp. 11 e 169.

nia e Oregon – erano considerate territori, non Stati. Per la maggior parte degli americani, il West era rappresentato da Illinois, Kentucky, Tennessee; a ovest del Mississippi si estendeva il Far West o Wild West dove vivevano solo bufali, indiani e pochi avventurieri bianchi. Fu tra il 1865 e il 1898 che questa percezione mutò decisamente: Nebraska, Colorado, North Dakota, South Dakota, Montana, Washington, Idaho, Wyoming, Utah e Oklahoma furono tutti ammessi nell'Unione e, nel 1912, sarebbe stata la volta di New Mexico e Arizona. Come ha ben scritto Alberto Acquarone, l'ideologia della frontiera mobile e dell'espansione costituiscono una delle peculiarità della storia americana e finirono per essere giustificate, dagli stessi Padri costituenti, come una condizione indispensabile per la salvaguardia della libertà politica e della natura repubblicana degli Stati Uniti⁴. Dunque, ciò che pesava, alla fine del XIX secolo, era il timore che la definitiva conquista di tutto lo spazio disponibile nel continente nordamericano potesse non solo far venire meno la ricchezza economica, bensì la stessa identità americana. Anzi, c'era una sorta di fede nell'espansionismo americano come missione e necessità storica al tempo stesso, ma occorreva trovare altro spazio da "americanizzare". Solo cinque anni prima che Mahan desse alle stampe l'opera che lo fece conoscere a livello nazionale e internazionale – *The Influence of Sea Power Upon History* – lo storico John Fiske aveva pubblicato su «Harper's Magazine» un saggio dall'emblematico titolo di *Manifest Destiny*, dedicato alla giustificazione dell'espansione nordamericana. Anche le più prestigiose università (Harvard, Columbia, John Hopkins, Stanford) e la stessa American Historical Association contribuirono a plasmare le menti della futura classe dirigente in direzione di una sorta di ineluttabilità dell'espansionismo americano. Eppure, cominciava a insinuarsi il dubbio che esso potesse arrestarsi, ora che la frontiera occidentale aveva raggiunto le coste del Pacifico. Dapprima in un discorso pubblico presso l'American Historical Association (1893) e poi in un articolo del 1896, Frederick Jackson Turner, docente all'Università del Wisconsin, scrisse a chiare lettere che, dopo quasi tre secoli, il dinamismo spaziale della civiltà americana si era arrestato. Occorreva rimetterlo in moto e per riuscirci servivano una politica estera energica e vigorosa, un canale interoceanico che mettesse in comunicazione tra loro l'Atlantico e il Pacifico, un risveglio della potenza sui mari e l'estensione dell'influenza americana a isole remote e Paesi contigui⁵. È piuttosto difficile non leggere in queste e altre affermazioni simili un riferimento, nemmeno troppo implicito, a quanto aveva scritto Mahan pochi anni prima in merito alla ricchezza procurata attraverso i traffici marittimi e alla profonda convinzione che l'indole commerciale degli americani li avrebbe condotti a rinnovare il proprio espansionismo: «... L'istinto per il commercio, l'azione audace in cerca di profitto e la sensibilità per trovare le vie che vi conducono esistono e, se mai vi saranno nel futuro aree che richiedono la colonizzazione, non si potrà dubitare che gli americani vi porteranno tutte le loro innate attitudini per l'autogoverno e l'autonomo sviluppo»⁶.

4. ACQUARONE 1973, p. 18.

5. ZIMMERMANN 2002, p. 24.

6. MAHAN 1994, pp. 91-92.



L'enfasi di Mahan sulla ricchezza procurabile solo con i traffici marittimi e la sua fede nell'indole commerciale americana spiegano per quale ragione l'autore non concepisse neppure l'idea di un'espansione finalizzata esclusivamente all'allargamento territoriale dell'Unione verso il Centro o il Sud del continente americano. Se gli Stati Uniti avessero dovuto conquistare qualche territorio nell'emisfero occidentale, ciò sarebbe stato esclusivamente in funzione delle necessità legate alla costruzione, alla difesa e all'espansione del potere marittimo nazionale, non ad altro.

Accanto alla dimensione culturale che, fino ad allora, aveva incentivato l'espansione continentale degli Stati Uniti, v'era stato un altro potente motore: quello economico. L'avanzata verso il West era stata accompagnata da una vertiginosa crescita agricola, industriale e tecnologica che aveva reso il Paese una grande potenza economica a livello mondiale, ben prima che esso diventasse tale anche dal punto di vista politico-militare. In termini di progressi materiali, la scienza americana era stata artefice di parecchie innovazioni tecnologiche nella seconda metà del XIX secolo: turbine, motori a combustione interna, freni ad aria, telefoni, fonografi, corrente alternata, lampadine elettriche, automobili, cinematografia, aviazione. Parallelamente, in alcuni settori strategici dell'economia del XIX secolo, gli Stati Uniti avevano raggiunto posizioni che li collocavano al vertice di tutte le potenze industriali. Dalla metà degli anni Ottanta del XIX secolo, essi erano diventati leader mondiali nella produzione di legname, acciaio e carne in scatola ma anche nell'estrazione di carbone, ferro, oro e argento. A partire dal 1890 costituivano i maggiori consumatori al mondo di energia e all'inizio del XX secolo arrivarono a produrre più carbone e acciaio di Gran Bretagna e Germania messe insieme. Anche l'*export* americano triplicò tra il 1860 e il 1897, superando decisamente l'*import* e collocando gli Stati Uniti (1893) al secondo posto nella graduatoria mondiale del commercio. Tutto ciò si era accompagnato alla progressiva saturazione del mercato interno, una condizione che imponeva la ricerca di nuovi sbocchi per le materie prime e per i prodotti dell'agricoltura e dell'industria nordamericane, tanto più importanti nei periodi di depressione che, comunque, non mancarono. Questi sbocchi non potevano che essere di tipo marittimo, ma ciò richiedeva una politica estera e di sicurezza che desse un concreto impulso al potere marittimo nazionale, così come definito da Mahan.

DALL'ANTI-IMPERIALISMO ALL'IMPERIALISMO

Un certo grado di imperialismo, dunque, era insito nel pensiero di Mahan e degli autori a lui coevi ma, almeno nel suo caso, si trattava di un imperialismo che potremmo definire "funzionale" e conseguente allo sviluppo e all'esercizio del potere marittimo. Infatti, le due componenti di quest'ultimo – quella mercantile rappresentata dai commerci e dai traffici marittimi e quella militare costituita dalla Marina da guerra – avevano bisogno di basi e punti d'appoggio nelle aree marittime d'interesse, una limitazione ancora più importante nell'epoca delle navi propulse dal vapore.

In merito alla conquista di questi "punti d'appoggio" oltremare, egli era attento a raccomandare la scelta delle basi navali e/o di rifornimento, con particolare attenzione alle caratteristiche di posizione geostrategica, forza militare e risorse – da lui intese come apprestamenti logistici – di cui dovevano essere dotate. Non c'è nei testi di Mahan la tensione a realizzare imperi coloniali sullo stile di quelli delle vecchie potenze europee – e, in questo, il suo imperialismo è diverso da quello delle altre potenze coloniali, "salvaguardando" così la "specificità" americana – ma ogni ragionamento è pervaso dall'idea che, per "alimentare" il potere marittimo, il controllo delle linee di comunicazione marittima è vitale e, al riguardo, le basi navali sono insostituibili⁷. Nelle stesse "stazioni" navali che devono sostenere la flotta sarà poi possibile stivare merci, accogliere connazionali, aprire empori commerciali e, dunque, farle crescere fino a diventare colonie, ma tale evoluzione muoverà sempre da considerazioni militari, preponderanti rispetto al resto.

L'apertura di Mahan al colonialismo era figlia non solo dei tempi ma, soprattutto, di un approfondito ragionamento strategico. «L'imperialismo, – scriveva – l'estensione dell'autorità nazionale sulle comunità straniere, è un elemento dominante nella politica mondiale di oggi»⁸. Si trattò di un'idea che maturò dallo studio della storia – cui Mahan attese con dedizione "calvinista" tra il 1884 e il 1885, in preparazione all'assunzione del proprio incarico di docenza presso il neocostituito Naval War College – e da quello della strategia. Dallo studio della storia, Mahan derivò la convinzione dell'importanza del potere marittimo e da quello della strategia – in particolare dall'analisi del pensiero di Antoine de Jomini e dalla lettura di Carl von Clausewitz – trasse la convinzione che mondo politico e mondo militare fossero due facce della stessa medaglia o, meglio, che la strategia fosse il terreno d'incontro tra le due realtà. Pertanto, come uomo d'armi, il compito che si diede fu quello di illuminare la classe politica e la stessa *leadership* della Marina statunitense sulla necessità di sviluppare una forte Marina da guerra, ben diversa da quella costiera che, all'epoca, esisteva negli Stati Uniti. Da qui alla definizione di una politica imperialista il passo fu breve.

Gli Stati Uniti avevano la prioritaria necessità di dare esecuzione alla Dottrina Monroe, ovvero di escludere dall'emisfero occidentale le potenze europee – segnatamente la Gran Bretagna – e per riuscire in ciò avrebbero dovuto dotarsi di una grande Marina, così da allontanare il più possibile dal territorio nazionale l'eventuale minaccia straniera. La vecchia Marina basata su veloci unità per la guerra al traffico nemico e su piccole cannoniere per la difesa dei porti nazionali doveva essere rimpiazzata da una nuova, in grado di allineare navi da battaglia e incrociatori pesanti che rendessero possibili operazioni offensive in acque lontane dalle coste americane. Una simile Marina, però, avrebbe avuto la necessità di disporre di basi navali – fondamentali per il carbonamento delle unità a propulsione meccanica – posizionate nelle aree di primario interesse strategico e in grado di sostenere la flotta sia in termini di rifornimento sia di mantenimento in efficienza. Ecco che il "motore primo" dell'imperialismo mahaniano fu di tipo militare. L'espansione marittima si sarebbe dovuta primariamente sviluppare nel perimetro di quell'emisfero

7. MAHAN 1997, pp. 195-220.

8. MAHAN 1902, p. 111.



occidentale che già la Dottrina Monroe aveva "ritagliato" per gli Stati Uniti. La possibilità che, un giorno, venisse costruito un canale nell'istmo mesoamericano avrebbe posto gli Stati Uniti nelle medesime condizioni in cui si trovava la Gran Bretagna rispetto al Canale di Suez. Come per Londra la difesa del *choke point* egiziano poteva essere assicurata solo dalla Marina e diventava fondamentale per mantenere aperta la via di comunicazione con l'India, allo stesso modo, solo la Marina avrebbe potuto difendere gli interessi di Washington nel Mar dei Caraibi e mantenere aperta la via di comunicazione tra l'Atlantico e la costa occidentale della federazione nordamericana. La difesa del Mar dei Caraibi e del Golfo del Messico non poteva essere scesa dall'acquisizione di adeguate basi d'appoggio nell'area d'interesse.

LA "NATURA INSULARE" E LE FRONTIERE MARITTIME DEGLI STATI UNITI

I riferimenti all'ineludibile evoluzione del pensiero di Mahan verso l'imperialismo sono collegati all'analisi degli interessi degli Stati Uniti nel "Mare Nostrum" caraibico, ovvero quel complesso marittimo costituito dal Golfo del Messico e dal Mar dei Caraibi. Si tratta dell'argomento centrale del volume *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (1897), che raccoglie tutti gli articoli pubblicati dal 1890.

Il ragionamento dal quale muoveva Mahan era quello dell'eccezionalità della posizione geostrategica degli Stati Uniti, una condizione caratterizzata dalla «lontananza delle principali nazioni navali e militari dalle nostre coste e [che teneva conto] della relativa difficoltà a intraprendervi operazioni»⁹. Mahan vedeva nella posizione del continente americano tutti i vantaggi della centralità rispetto all'Europa e all'Asia e negli oceani Atlantico e Pacifico altrettante vie di comunicazione. Nonostante l'insularità degli Stati Uniti garantisse solidi elementi difensivi – Mahan li definiva «innegabilmente dissuasivi» – le coste non si trovavano, comunque, in condizioni di assoluta sicurezza. A pesare negativamente erano il contesto internazionale – «tutto intorno a noi è lotta [...] dovunque una nazione è schierata contro un'altra, la nostra non meno delle altre»¹⁰ – e la possibilità che il tanto discusso taglio dell'istmo mesoamericano facesse del Golfo del Messico e del Mar dei Caraibi il centro di future contese internazionali. Infatti, l'apertura di una nuova rotta di comunicazione che consentisse di abbreviare il viaggio tra l'Atlantico e il Pacifico avrebbe prodotto «un grande aumento nell'attività del commercio e dei trasporti traverso il Mar Caraibico» e questo avrebbe attirato «l'interesse e le mire delle nazioni marittime». Anzi, il futuro canale mesoamericano sarebbe divenuto «un centro strategico della più vitale importanza e un anello [...] tra i due oceani; un anello che [sarebbe appartenuto] alla Potenza che [avesse potuto] con le sue forze navali esercitare il dominio del mare circostante»¹¹.

9. MAHAN 1996, p. 8.

10. Ivi, p. 6.

11. *Ibidem*.

Mahan riteneva che la concretizzazione dei progetti per l'apertura del canale avrebbe, per prima cosa, attirato l'attenzione sull'area delle grandi potenze europee – Francia e Gran Bretagna – e che le stesse si sarebbero impegnate nell'esaminare le possibilità di sviluppo per i rispettivi porti regionali. Ciò avrebbe rappresentato una sonora sconfessione della Dottrina Monroe e ridimensionato ulteriormente i vantaggi dell'insularità statunitense. Eppure, il governo di Washington aveva la possibilità di preservare la sicurezza nazionale e i propri interessi nell'area: sarebbe bastato agire lungo tre direzioni. In primo luogo, bisognava «munire i principali porti di fortificazioni e di navi costiere [...]»; in secondo luogo, occorre[va] una forza navale, che è il braccio offensivo di una potenza e che la mette in grado di estendere la propria influenza all'estero; in terzo luogo, [andava impedito a qualsiasi Stato di] acquistare stazioni di rifornimento di carbone entro un raggio di tremila miglia da San Francisco, [comprendente] le isole Sandwich, le Galapagos e la costa dell'America Centrale»¹². Il Mar dei Caraibi e l'Oceano Pacifico erano le due aree che Mahan aveva identificato come centrali per la prosperità, la sicurezza e il benessere degli Stati Uniti. Mentre gli interessi americani nel Mar dei Caraibi potevano essere tutelati abbastanza facilmente, la situazione si manifestava particolarmente difficile con quella porzione di Asia che coincideva con la Cina e le aree circvicine, una regione a cui Washington guardava con crescente interesse¹³.

In base all'analisi dei tre fattori geografici del potere marittimo – posizione geografica, conformazione fisica ed estensione del territorio – Mahan spiegò chiaramente quali pericoli correvano gli Stati Uniti lungo tutte le frontiere marittime – particolarmente estese e indifese – e in particolare lungo la frontiera del Pacifico. Qui, le città erano meno numerose di quanto non fosse sulla costa atlantica, erano tra loro separate da grandi distanze ed erano totalmente prive di fortificazioni. Per difendere il territorio statunitense da qualsiasi minaccia provenisse dall'Asia e per assumere un ruolo di primo piano nei commerci transpacifici, non v'era che un'unica soluzione: assicurarsi il controllo della sola posizione strategica che permetteva di dominare tutto quel vasto oceano, cioè le Hawaii. Il possesso di quell'arcipelago avrebbe garantito agli Stati Uniti il controllo dei punti di convergenza di tutte le rotte che – per il tramite del costruendo canale mesoamericano – avrebbe posto in collegamento i traffici atlantici con quelli dell'Oceano Pacifico¹⁴.

12. Ivi, pp. 12-13.

13. Era almeno dal 1880 che gli Stati Uniti non facevano mistero di voler essere la «chief Pacific power» come dichiarato da Chester Arthur nel 1881, non appena assunse la presidenza. Fu lo stesso Arthur a promuovere la costruzione di nuove unità navali in acciaio e, soprattutto, a istituire il Naval War College di Newport e l'Office of Naval Intelligence a Washington, che avrebbero giocato un ruolo chiave nel definire la strategia asiatica degli Stati Uniti negli anni a venire. Qui merita di essere ricordato che, nell'autunno-inverno 1899, Mahan scrisse una serie di articoli – raccolti in un unico volume, *The Problem of Asia* (1904) – in cui giustificava la "spartizione" della Cina da parte delle potenze teutonico-marittime (Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania e Giappone) e il *containment* della Russia, in un'anticipazione di temi ripresi da Mackinder. GREEN 2017, pp. 74-75.

14. Fu ancora Ferdinand de Lesseps – il costruttore del Canale di Suez – a iniziare lo scavo dell'istmo centro-americano nel 1881. Dopo la sospensione dei lavori (1888), si dovette attendere sino al 1904, anno in cui una compagnia americana riprese l'opera, completata nel 1914.



Le Hawaii, al centro dell'Oceano Pacifico, permettono d'intercettare tutte le rotte che attraversano l'area della circonferenza (tratteggiata in blu) avente come centro l'arcipelago stesso. Nella mappa sono raffigurate in rosso le rotte britanniche, in giallo quelle da e verso il Giappone, in blu quelle statunitensi e, con linea verde tratteggiata, quelle originate dal futuro Canale di Panama. Il cerchio nero nell'Arcipelago delle Samoa indica le isole sotto controllo britannico, tedesco e statunitense (Conferenza di Berlino, 15 giugno 1889). Le bandiere sono riferite al periodo storico considerato (elaborazione dell'autore da BARTHOLOMEW 1898, tavola 111-112).

Il riferimento al futuro Canale di Panama consente di svolgere una veloce analisi sulla situazione geostrategica nel Golfo del Messico e nel Mar dei Caraibi. Mahan dedicò all'argomento più di un articolo, ma il più significativo è lo studio apparso sull'«Harper's New Monthly Magazine» nell'ottobre 1897, ripubblicato come capitolo finale del volume *L'interesse degli Stati Uniti per il dominio del mare presente e futuro*. Mahan insisteva sull'unitarietà dei due bacini e sulla loro centralità nel sistema di sicurezza degli Stati Uniti. Il Golfo del Messico, in particolare, doveva la propria importanza alla presenza della foce del Mississippi, insostituibile collegamento tra il cuore produttivo dell'Unione e i traffici oceanici. Il Mar dei Caraibi, invece, avrebbe assunto un rilievo economico e geostrategico del tutto nuovo con l'apertura del Canale di Panama, in quanto sarebbe stato il punto di convergenza delle linee di comunicazione marittima dall'Atlantico al Pacifico. La chiave per il dominio del Mar dei Caraibi andava cercata nell'isola di Cuba, secondo Mahan «più che un'isola un continente capace di uno sviluppo proprio e di grandi risorse, cioè [capace di] badare a sé stessa»¹⁵.

15. MAHAN 1996, p. 130.



Nella carta sono evidenziati i *choke point* (ovale giallo) verso e da il Mar dei Caraibi e il Golfo del Messico. In blu sono raffigurate le future Sea Lines of Communication (Sloc) dagli Stati Uniti verso il Canale di Panama, mentre in rosso quella proveniente dall'Europa. Sono altresì evidenziati i principali porti alla foce del Mississippi. Le bandiere sono riferite al periodo storico considerato (elaborazione autore da BARTHOLOMEW 1898, tavola 103-104).

C'era un altro elemento che egli poneva in risalto: la proiezione di Cuba, ricca di ottimi porti su entrambi i bacini d'interesse per gli Stati Uniti. Grazie alla combinazione delle risorse interne, dei porti e delle dimensioni, Cuba gli appariva insostituibile e il suo controllo avrebbe permesso a Washington di spostare più a sud la propria frontiera meridionale, realizzando una sorta di collegamento tra la penisola della Florida e l'isola caraibica. Possedere Cuba avrebbe permesso di controllare l'accesso al Golfo del Messico – tramite il *choke point* rappresentato dallo stretto della Florida a nord e quello dello Yucatan a sud – e al contempo avrebbe garantito agli Stati Uniti la sorveglianza sugli ingressi nel Mar dei Caraibi. Infatti, la Giamaica – la sola altra isola che Mahan riteneva avesse un qualche interesse strategico – sarebbe stata “ombreggiata” da Cuba, mentre le Piccole Antille non offrivano altrettanti vantaggi geostrategici a chi le controllava, in quanto la loro vicinanza non permetteva agevoli manovre a flotte di grandi dimensioni. Dunque, per gli Stati Uniti diventava fondamentale impadronirsi di Cuba e di Puerto Rico, poiché quest'ultima isola avrebbe consentito di dominare il Canale di Mona, ovvero il secondo grande ingresso – dopo lo *Winward Passage* – al Mar dei Caraibi e, in ultima istanza, al Canale di Panama.



Un'analisi così dettagliata, combinata con i reiterati inviti a rafforzare la Marina da guerra, a dotarla di unità navali di moderna concezione e di strutture logistiche in grado di sostenere la Forza armata, fece presa sul lettore americano e, soprattutto, sulla classe dirigente. Nel 1898, alla vigilia della guerra contro la Spagna, gli Stati Uniti potevano allineare la terza Marina al mondo, seconda solo alla Royal Navy e, forse, allo stesso livello di quella tedesca. La vittoria ottenuta nella guerra contro Madrid portò in dote agli Stati Uniti Puerto Rico, le Filippine e l'isola di Guam. Cuba sarebbe rimasta sotto occupazione statunitense sino al 1902 e, anche dopo quella data, avrebbe continuato a subire la diretta influenza di Washington che, oltretutto, aveva ottenuto l'affitto della baia di Guantánamo, oltre ad aver imposto all'isola il divieto di concludere accordi con terze parti, senza l'autorizzazione statunitense. Un successivo accordo con l'Inghilterra (1901) rese possibile la militarizzazione del costruendo Canale di Panama; quindi, gli Stati Uniti favorirono la secessione dell'area dalla Colombia (1903), garantendosi così il controllo del futuro canale.

L'acquisizione delle Filippine, di Guam e delle Hawaii – dove gli Stati Uniti avevano favorito la deposizione della locale casa regnante e, di fatto, una sorta di predominio politico ed economico di coloni americani – rappresentò il presupposto per la costituzione di fondamentali punti d'appoggio mediante i quali assicurarsi maggiore profondità strategica utile alla difesa delle coste occidentali dell'Unione nordamericana; proiettare potenza verso l'Asia orientale; promuovere crescenti interessi economico-commerciali nella regione e, in primo luogo, nel mercato cinese (*Open Door Policy*).

MAHAN E MACKINDER

L'Asia e il Pacifico richiamarono spesso l'attenzione di Mahan sia per via delle rivalità commerciali che ivi esistevano tra le grandi potenze europee, sia per un possibile e futuribile risveglio della Cina, allora in una condizione di profondo asservimento agli interessi stranieri. Tutto ciò avrebbe costituito il tema di *The Problem of Asia*, un'altra raccolta di articoli riuniti tra l'autunno-inverno del 1899 e il novembre dell'anno successivo e che sarebbero stati pubblicati nel volume nel 1904¹⁶.

L'Asia che Mahan identificò come futuro baricentro del mondo coincideva con quella che, di lì a poco (1904), Mackinder avrebbe definito "Inner Crescent" o "Marginal Crescent", ovvero un'area estesa dalla Cina al Mediterraneo, tra il 30° ed il 40° di latitudine nord, inglobante la parte asiatica dell'Impero ottomano, l'area mesopotamica, la Persia,

16. Il libro è costituito da cinque capitoli. I primi tre raggruppano gli articoli comparsi sull'«Harper's New Monthly Magazine»; il quarto e penultimo capitolo di *The Problem of Asia*, dal titolo *L'effetto delle condizioni dell'Asia sulla politica mondiale*, era stato pubblicato sotto forma di articolo nel novembre 1900 sulla «North American Review». Il quinto capitolo non ha alcuna attinenza con il titolo del libro, essendo dedicato alla crisi del Transvaal durante la guerra anglo-boera del 1899-1902.

l'Afghanistan e l'Impero cinese, compresa la maggior parte della valle del fiume Yang-tze (Fiume Azzurro)¹⁷. Si trattava di uno spazio geopolitico che Mahan definì "strategico" sia per la posizione geografica sia perché, dal punto di vista politico, era una sorta di territorio di nessuno. Infatti, si trattava di un'area oggetto di disputa tra la Russia – una grande potenza continentale – e alcune potenze marittime – la Gran Bretagna, la Germania e gli Stati Uniti – che il pensatore americano definiva "potenze teutoniche"; a questi Stati europei egli aggiungeva anche il Giappone – altra potenza marittima – che, pur essendo un territorio asiatico, veniva comunque ascritto tra le nazioni occidentali. La caratteristica dominante di quella vasta area che Mahan riteneva sarebbe stata determinante negli equilibri planetari futuri era la sua staticità politica, economica e sociale. A suo giudizio, l'Asia era priva di capacità di rigenerazione: in altre parole, era completamente avulsa da qualsiasi forma di progresso che la proiettasse nell'età moderna. Per questo motivo era inevitabile che quella gigantesca *no man's land* finisse per suscitare gli opposti appetiti delle grandi potenze dell'epoca e tra tutte, la più pericolosa e famelica appariva la Russia. L'essenza della sua politica – osservava l'autore di *The Problem of Asia* – risiedeva nell'espansione territoriale e nel monopolio commerciale. La Russia appariva "scatenata" nella ricerca di un'espansione verso le temperate acque del Mediterraneo o dell'Estremo Oriente e questa spinta verso il mare si accompagnava all'esclusione economica e commerciale delle altre potenze e delle realtà economiche straniere dai territori sottoposti al suo controllo. Contro questa politica di chiusura commerciale, le potenze marittime avrebbero dovuto stringere un'alleanza in modo da agire, individualmente o collettivamente, contro l'avanzata della Russia nel Vicino Oriente o nella vallata dello Yangtze. Le "potenze teutoniche" sarebbero state obbligate a impegnarsi in questo *containment* ante litteram perché erano in gioco i loro interessi, rappresentati dalle colonie e dai locali avamposti commerciali¹⁸. Di lì a pochi anni, Mahan avrebbe avuto l'illusione che la sua *vision* strategico-politica potesse concretizzarsi: l'intesa anglo-tedesca (1902) e quella anglo-giapponese (1902) – entrambe ben presto naufragate sugli scogli della rivalità politica ed economico-commerciale – rappresentavano le premesse della tanto desiderata azione di contenimento anti-russa. I successivi aneliti egemonici del Giappone (guerra russo-giapponese del 1904-1905) avrebbero costituito un brusco risveglio per tutti e l'inizio di una competizione con l'Impero del Sol Levante, destinata a proseguire sino al 1945.

17. È interessante notare che Mahan scrisse il proprio articolo undici anni prima del collasso della dinastia Manciù e la nascita della Repubblica Cinese e che l'area attraversata dal Fiume Azzurro rappresenta il baricentro di quella vasta pianura di 410.000 km², che si protende, a nord, fino alla Mongolia e alla Manciuria, corrispondente al cuore storico della civiltà cinese.

18. La Germania possedeva il controllo sull'area di Tsingtau (Qingdao) sulla costa meridionale della Penisola dello Shandong; la Gran Bretagna occupava il territorio di Hong Kong e gli Stati Uniti, dopo aver sconfitto la Spagna nella guerra del 1898, controllavano le Filippine, vero e proprio trampolino di lancio per il commercio verso e dalla Cina.



La visione geopolitica di Mahan era tale da permettergli di ragionare con l'attenzione rivolta a tutta la scacchiera globale. Se l'autore si mostrava particolarmente risoluto in merito alla necessità di contenere la Russia nell'Asia Meridionale e nel Vicino Oriente, era anche attento a garantire una sorta di *balance of power* con il governo di Pietroburgo, riconoscendogli il diritto a ricevere compensazioni altrove. Nello specifico, si trattava di consentire alla Russia di espandersi laddove non erano in gioco i vitali interessi delle potenze teutoniche, ovvero nell'Estremo Oriente e, precisamente in Manciuria. Nella visione geopolitica di Mahan, la frantumazione dell'unità politica del territorio cinese era inevitabile: con l'avanzata dei russi in Manciuria, la capitale della Cina doveva essere trasferita sul fiume Yangtze – così da favorirne il controllo da parte delle potenze marittime – con l'obiettivo specifico di stimolare la naturale indole del popolo cinese alle attività commerciali. Dove Mahan mostrava una certa "ingenuità" analitica era nella determinazione con la quale escludeva il pericolo dell'espansionismo giapponese in Manciuria: a suo giudizio, l'avanzata russa nella regione non avrebbe stimolato alcuna contropinta da parte dell'Impero del Sol Levante, mentre sappiamo bene che questo sarebbe stato smentito, di lì a pochi anni, proprio con la guerra russo-giapponese e la penetrazione di Tokyo anche nella penisola coreana. Mahan sbagliò inoltre nel vaticinare una sorta di alleanza stabile tra il Giappone e le potenze anglosassoni (Gran Bretagna e Stati Uniti), per tacere degli errori di calcolo in merito alla cooperazione tra queste ultime e la Germania ma ebbe ragione nell'identificare in una potenza marittima la forza che avrebbe bloccato l'espansionismo russo in Asia, una forza che, però, non sarebbe stata europea ma, per l'appunto, il Giappone.

IL PENSIERO GEOGRAFICO-POLITICO DI MAHAN E LA SUA VISIONE DEL MONDO

Proprio all'indomani della conclusione della guerra ispano-americana, dell'avvio dell'occupazione delle Filippine e della presentazione della *Open Door Note* da parte del segretario di Stato John Milton Hay (settembre 1899), Mahan avvertì l'esigenza di fornire un contributo di pensiero volto a promuovere un'estensione degli orizzonti della politica di Washington e, quindi, volto al superamento di autoimposte e superate concezioni fondate sulla Dottrina Monroe. Più nel dettaglio, dopo aver dato alle stampe fra il marzo e il novembre 1900 sulle pagine di «Harper's» e di «North American Review» quattro articoli dedicati all'esame della situazione politico-internazionale asiatica, li ripropose in forma unitaria pubblicando, nello stesso anno, il saggio *The Problem of Asia. Its Effect upon International Politics*. Così Mahan, nel ricercare «i fatti e i fattori permanenti» che influenzavano e condizionavano le interazioni fra Stati, riconobbe che «le dinamiche mondiali in atto sono in gran parte determinate, per quanto attiene sia la loro velocità che la loro direzione, dalle condizioni geografiche e naturali. Se poi si aggiungono a queste i tratti caratteristici di ciascuna razza, probabilmente si disporrà dei principali elementi costitutivi della materia prima che, nel corso della storia, viene gradualmente plasmata ed

è soggetta a vari impulsi interni ed esterni». Dopo aver individuato nel continente asiatico l'area extra-americana prospetticamente di maggiore importanza, riprese temi e questioni di quel Grande gioco anglo-russo che da un secolo animava il dibattito politico internazionale per riconsiderarli da un'angolatura statunitense e alla luce della propria concezione circa l'importanza delle comunicazioni marittime; la strutturale competizione fra potenze terrestri e potenze marittime; l'auspicabilità di una maggiore cooperazione anglo-statunitense. Partendo da un esame delle condizioni geografiche e politiche dell'Asia, Mahan ripartì il continente in tre differenti zone:

- settentrionale, situata sopra il 40° parallelo Nord, caratterizzata da un clima freddo, libera da condizionamenti da parte di potenze marittime e stabilmente dominata dalla potenza terrestre dell'Impero russo che, sfruttando la sua posizione centrale, s'imponeva su vaste distese pianeggianti fino alle montagne del Caucaso, al Mar Caspio e alle catene dell'Afghanistan e della Cina occidentale;
- asiatico-meridionale, situata sotto il 30° parallelo Nord, caratterizzata da un clima caldo e stabilmente dominata da potenze marittime e, in primis, dalla Gran Bretagna attraverso il controllo dell'Egitto e dell'India;
- intermedia, temperata, comprendente due penisole ai suoi estremi (l'Asia Minore a Occidente e la Corea a Oriente), il Canale di Suez, la Palestina, la Siria, la Mesopotamia, due Paesi attraversati da lunghe catene montuose (la Persia e l'Afghanistan), le montagne del Pamir, dell'Himalaya e del Tibet e connotata dal fatto di essere una zona «contendibile e contesa».

Quest'ultima fascia era caratterizzata dal non presentare all'interno alcuna potenza in grado di controbilanciare influenze esterne né, tantomeno, di mantenere la stabilità. Tenuto conto che la potenza terrestre russa risultava impegnata nello sfruttamento della sua posizione centrale per assicurarsi sbocchi al mare utili ad alimentare un più intenso e stabile progresso economico-commerciale, nessun'altra grande potenza, da sola, risultava più in grado di contrastare, ovunque ed efficacemente, tali imponenti spinte. La potenza britannica si sarebbe prima o poi trovata nella condizione di ricercare, tanto nel versante orientale dell'Asia (in primis in Cina) quanto in quello eurasiatico occidentale, forme di concertazione con potenze marittime portatrici di interessi coincidenti e connotate dal fatto di presentare affinità politico-culturali (ovvero il Giappone trasformato dal processo di modernizzazione intervenuto nella seconda metà del XIX secolo) o, ancor più, etnico-culturali (gli Stati Uniti e la Germania). Secondo Mahan, entro un orizzonte temporale medio-lungo, «fatti e fattori» a carattere geografico, politico-strategico, etnico-culturale ed economico, se da un lato lasciavano supporre che gli Stati Uniti e potenze marittime affini sarebbero stati sospinti a forme di cooperazione volte a impedire alla Russia di beneficiare dei vantaggi del commercio marittimo mondiale, dall'altro lato per Washington risultava urgente procedere a un'estensione dei propri orizzonti politico-strategici oltre i limiti dell'emisfero occidentale¹⁹.

19. MAHAN 2003.




LA MODERNITÀ DEL PENSIERO STRATEGICO DI MAHAN

Mahan fu un intellettuale poliedrico: stratega, storico, analista geopolitico, financo teologo, ma se si dovesse "etichettarlo" in maniera definitiva, non c'è dubbio che gli competerebbe, prima di tutti gli altri, il primo appellativo. Egli fu un maestro di Grande strategia, ovvero della capacità di coordinare e dirigere tutte le risorse di una nazione verso il raggiungimento degli obiettivi prefissati, tanto in pace quanto in guerra. Egli seppe integrare la strategia navale – cioè l'arte e la scienza di condurre la guerra sul mare – nella strategia generale e, soprattutto, fu in grado di legarla alla politica. Non c'è da stupirsi di ciò, perché è tipico di chi comprende la natura del potere marittimo concepire l'analisi strategica non solo in termini di condotta delle operazioni militari ma, anche, come una realtà che interessa l'economia, la politica, la società sin dal tempo di pace, proprio perché una talassocrazia non distingue tra le due condizioni. Tutta l'opera di Mahan, infatti, fu pervasa dall'ansia di far capire come il potere marittimo sia un elemento decisivo in pace e in guerra e come la necessità di una potente Marina da guerra non sia figlia della condizione bellica ma, piuttosto, sia funzionale all'espansione economica e sociale dello Stato. Prima di Mahan, nessuno aveva dato a quelle intuizioni una simile sistematicità e fondatezza storica.

Mahan fu anche uno stratega militare, perché trasferì nel campo delle operazioni marittime quei principi della guerra e della strategia che erano andati consolidandosi nel corso dei secoli, quali offensiva, concentrazione ed economia delle forze, ricerca della battaglia decisiva. Si trattava di principi che Mahan aveva desunto dallo studio della storia e che non si preoccupò di verificare se fossero o meno adatti alla nuova epoca del vapore, dal momento che i principi della strategia, come amava ripetere, proprio perché sono tali, perdurano per l'eternità. Mahan può essere considerato anche uno dei fondatori della moderna geopolitica, poiché seppe attribuire il giusto peso e la giusta enfasi alle relazioni che intercorrono tra la posizione geografica e la distribuzione della potenza, identificando correttamente non solo tutti gli elementi di quest'ultima ma anche l'importanza della geografia come fattore permanente nelle relazioni internazionali²⁰. È lo studio della geografia o, meglio, della geostrategia che induce Mahan a suggerire la conquista di quelle "posizioni" che meglio si adattano all'esercizio del potere marittimo, cioè al controllo delle comunicazioni attraverso le quali transitano le ricchezze del mondo. È questa sua capacità di pensare in termini di Grande strategia che lo trasforma nel "suggeritore" delle linee di espansione geopolitica degli Stati Uniti e che consente di passare dalla teoria all'azione.

20. SEMPA 2003, p. 6.

Egli identificò correttamente negli Stati Uniti una sorta di "isola": fu questa idea che gli Stati Uniti fossero "geograficamente marittimi" a convincerlo della necessità di dover sviluppare il potere marittimo nazionale. Grazie alla sua proverbiale capacità di esporre in maniera comprensibile concetti piuttosto specialistici e alla raffinata progettualità che faceva da sfondo a ogni suo lavoro, Mahan seppe convincere i suoi lettori di quanto fosse importante mettere a sistema le energie umane, economiche, politiche e militari del Paese: la crescita produttiva, il completamento dell'espansione continentale, l'indole avventurosa del popolo americano, le capacità scientifiche e industriali. Il risultato di tutto ciò fu un coerente progetto di espansione, che nasceva dall'identificazione degli interessi nazionali, dalla loro condivisione a livello politico e culturale e, infine, dalla definizione di una strategia di sicurezza basata sull'allontanamento della minaccia dal *mainland* nazionale e sulla gestione "oltremare" delle possibili crisi: solo una potente Marina da guerra avrebbe reso possibile tutto questo.

Anche grazie a un'instancabile opera di persuasione ed educazione, quel «pen-ink sailor»²¹ – come Mahan veniva sprezzantemente definito dai propri detrattori e nemici – riuscì a sospingere gli Stati Uniti verso concezioni politico-strategiche globali e a offrire apprezzati elementi di riflessione, tanto a esponenti politici e militari dell'epoca (in primis al presidente Theodore Roosevelt, al Kaiser Guglielmo II e al suo grand'ammiraglio Alfred von Tirpitz), sia ad alcuni dei "padri" del moderno pensiero geografico-politico come, il britannico Halford J. Mackinder e il tedesco Friedrich Ratzel .

21. Alla luce dell'intento denigratorio e profondamente ostile che animava i critici di Mahan, la migliore traduzione di questa espressione può essere «marinaio scribacchino».

BIBLIOGRAFIA

- A. ACQUARONE, *Origini dell'imperialismo americano*, il Mulino, Bologna 1973.
 J.G. BARTHOLOMEW, *The Citizen's Atlas*, George Newnes, London 1898.
 W.R. BRAISTED, *The United States Navy in the Pacific, 1897-1909*, Naval Institute Press, Annapolis 2008.
 M.J. GREEN, *By More Than Providence. Grand Strategy and American Power in the Asia Pacific since 1783*, Columbia University Press, New York 2017.
 A.T. MAHAN, *Retrospect and prospect; studies in international relations, naval and political*, Little, Brown and Company, Boston 1902.
 IDEM, *L'influenza del potere marittimo sulla storia 1660-1783*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1994.
 IDEM, *L'importanza del potere marittimo per gli interessi degli Stati Uniti*, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, Roma 1996.
 IDEM, *Strategia Navale*, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, Roma 1997.
 IDEM, *The Problem of Asia. Its Effect upon International Politics*, Transaction Publishers, New Brunswick 2003.
 F.P. SEMPA, prefazione ad A.T. Mahan, *The Problem of Asia. Its Effect upon International Politics*, Transaction Publishers, New Brunswick 2003.
 H.P. WILLMOTT, *The Last Century of Sea Power. Volume One: From Port Arthur to Chanak, 1894-1922*, Indiana University Press, Bloomington 2009.
 W. ZIMMERMANN, *First Great Triumph. How Five Americans Made Their Country a World Power*, Farrar, Straus and Giroux, New York 2002.